Universidade Federal Fluminense

REITOR
Antonio Claudio Lucas da Nóbrega

VICE-REITOR
Fabio Barboza Passos

Eduff - Editora da Universidade Federal Fluminense

CONSELHO EDITORIAL
Renato Franco [Diretor]
Ana Paula Mendes de Miranda
Celso José da Costa
Gladys Viviana Gelado
Johannes Kretschmer
Leonardo Marques
Luciano Dias Losekann
Luiz Mors Cabral
Marco Antônio Roxo da Silva
Marco Moriconi
Marco Otávio Bezerra
Ronaldo Gismondi
Silvia Patuzzi
Vágner Camilo Alves

FÁBIO PESAVENTO
FERNANDO CARLOS G. DE CERQUEIRA LIMA
organizadores

Coleção Novos Estudos de
História Econômica do Brasil

HISTÓRIA ECONÔMICA DO BRASIL COLÔNIA

Eduff

HUCITEC EDITORA

© 2022 Fábio Pesavento e Fernando Carlos G. de Cerqueira Lima
É proibida a reprodução total ou parcial desta obra sem autorização expressa da editora.

Coleção Novos Estudos de História Econômica do Brasil, v. 6

Equipe de realização

Editor responsável: Renato Franco
Coordenador de produção: Ricardo Borges
Revisão: Graça Carvalho
Normalização: Camilla Almeida
Projeto gráfico, capa e diagramação: Natália Brunnet
Supervisão gráfica: Marcio André Baptista de Oliveira

A utilização da imagem da obra *Garimpeiros* (1938), de Candido Portinari, foi autorizada graciosamente por João Candido Portinari, titular dos direitos de autor do artista.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - CIP

H673 História econômica do Brasil : colônia / Fábio Pesavento e Fernando Carlos G. de Cerqueira Lima (organizadores); organização geral da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE) e Luiz Fernando Saraiva. – Niterói : Eduff; São Paulo : Hucitec, 2022. – 240 p. : il. ; 21 cm. – (Coleção Novos Estudos de História Econômica do Brasil, v. 6)

Inclui bibliografia.
ISBN 978-65-5831-010-5
ISBN 978-85-8404-250-0
BISAC BUS023000 BUSINESS & ECONOMICS / Economic History

1. Brasil – Condições econômicas. 2. Brasil – Período colonial. I. Pesavento, Fábio. II. Lima, Fernando Carlos G. de Cerqueira. III. Título. IV. Série.

CDD 330.981

Ficha catalográfica elaborada por Márcia Cristina dos Santos (CRB7-4700)

Direitos desta edição cedidos à

Eduff - Editora da Universidade Federal Fluminense
Rua Miguel de Frias, 9, anexo/sobreloja
Icaraí - Niterói - RJ CEP 24220-008 - Brasil
Tel.: +55 21 2629-5287
www.eduff.uff.br - faleconosco@eduff.uff.br

Hucitec Editora Ltda.
Rua Dona Inácia Uchoa, 209
São Paulo - SP CEP 04110-020 - Brasil
Tel.: +55 11 3892-7772
www.huciteceditora.com.br
lerereler@huciteceditora.com.br

Publicado no Brasil, 2022.
Foi feito o depósito legal.

Sumário

Prefácio 7
Luiz Fernando Saraiva
Renato Franco

Apresentação 13
Fábio Pesavento
Fernando Carlos G. de Cerqueira Lima

Parte I
Regiões em perspectiva histórica: novas estradas, antigos caminhos 19

Economia da Amazônia Colonial: um balanço historiográfico 21
Rafael Chambouleyron
Alírio Cardoso

A economia colonial do Nordeste: um balanço historiográfico 49
George Cabral de Sousa
Gustavo Acioli Lopes
Mozart Vergetti Menezes

A região Sudeste e a economia colonial: redes de negócio e debate historiográfico 79
Fábio Pesavento
Carla M. C. Almeida

História e historiografia da economia da região Sul durante o período colonial 105
Tiago Gil

Escravidão, escravismo e tráfico de escravos

Maximiliano Menz
Wolfgang Lenk

Introdução

É ponto pacífico para a historiografia que a escravidão foi fundamental no processo de formação do Brasil. Sua influência direta ou seus desdobramentos – o racismo, a péssima distribuição de renda e a violência institucionalizada contra as pessoas negras – são sentidos até hoje. Principal destino de todo o comércio atlântico de escravos africanos, um dos últimos países a abolir o tráfico e a escravidão, o próprio Brasil como país pode ser entendido como um subproduto do escravismo moderno para o mundo.

Aqui, entretanto, começam os problemas que demandam atenção. Primeiro, porque os conceitos de *escravidão* e de *liberdade* são centrais para o pensamento moderno, mas não se manifestam de forma simples ou direta na realidade histórica. Da mesma forma que no século XVIII se precisou construir uma ideia de mito e obscurantismo para definir o que era o esclarecimento (iluminismo), foi necessário construir um conceito de escravidão para definir (negativamente) o que era a liberdade: sei que sou livre porque não sou escravo. Portanto, imaginamos o escravo como alguém que perdeu toda a sua autonomia e foi reduzido a um objeto, propriedade de um senhor. Contudo, entre a noção moderna de liberdade e a submissão total que se verificou nas plantations dos séculos XVII e XVIII, existiram infinitas relações de escravização de pessoas, constituídas a partir de diferentes estruturas familiares, militares, políticas, culturais, comerciais e de propriedade. A prática

de escravizar pessoas era (e é) mais comum e generalizada do que normalmente se pensa (PATTERSON, 1982; MILLER, 2012).

Escravismo, por sua vez, é um termo que se refere a um acontecimento. Na história humana, conforme Hopkins (1978), conhecemos no máximo cinco sociedades em que o trabalho escravo em grande escala foi central para o conjunto do organismo social, político, econômico e cultural: Roma e Grécia na antiguidade; Brasil, Caribe e o Sul dos Estados Unidos na modernidade. "Escravidão" é uma palavra que só se usa no singular, é uma categoria abstrata que define o estatuto ao qual uma pessoa está submetida. "Escravismo", por sua vez, é o sistema histórico onde esse estatuto foi concretamente praticado em massa, com características específicas. Portanto, refere-se a um lugar no tempo e no espaço.

O *escravismo moderno* foi uma síntese em escala intercontinental de estruturas diferentes, em todas as esferas da existência humana e de ambas as margens do Atlântico, com tamanho horror e de tal forma inédito na história humana que acabou por transformar a "escravidão" em um problema moral, no centro de acontecimentos decisivos para a era contemporânea como a Revolução Haitiana e a Guerra de Secessão dos EUA. Da sua negação surgiria a própria redefinição contemporânea do humano e do que são direitos humanos (DAVIS, 1966; BLACKBURN, 2011).

Ao longo desses quatro séculos, porém, o escravismo moderno mobilizou uma ampla diversidade de práticas de captura, deportação e escravização de pessoas, na América e na África. Núcleos escravistas de maior densidade conviveram com zonas em que a escravização permaneceu como uma relação social acessória. Nem tudo era *plantation*, nem mesmo a maior parte. A formação dessa diversidade de relações sociais de produção e de sistemas agrários dependeu do contexto da competição mundial, da expansão da fronteira colonial e de estratégias locais, em um contexto de rápidas e profundas transformações (CARDOSO, 1979; 1987; SCHWARTZ, 1996; MILLER, 2015).

A origem desse vasto sistema está na expansão portuguesa do século XV, e sua história confunde-se com a formação do Império Português no Atlântico Sul. Nas páginas seguintes, encontra-se uma narrativa resumida sobre os quatro momentos principais dessa

trajetória, de forma a apresentar a bibliografia e os temas clássicos e destacar as questões de entendimento mais recente. O uso de dados e fontes documentais aparece de forma a subsidiar a apresentação de resultados de pesquisas recentes, mas a meta é fornecer um quadro didático do processo de formação e definição do tráfico de escravos português e do escravismo no Brasil.

1490-1620: A formação do tráfico de escravos e do escravismo moderno

O comércio de escravos não é uma invenção moderna. Ainda que em crise e gradual desaparecimento, a escravidão existiu na Europa e no Mediterrâneo durante toda a Idade Média. Por séculos a fio, por exemplo, as Ilhas Britânicas forneceram escravos para redes comerciais do Mediterrâneo romano, da Austrásia carolíngia ou do Báltico normando. Entre os séculos X e XVI, os conflitos nos Balcãs transformaram a região em principal fornecedora de escravos do Mediterrâneo, e até hoje a palavra "escravo" tem a mesma origem que o nome "eslavo" (*slavus*) – em Roma, o termo usado era *servus*.

Mais relevante, porém, é que em 1485, quando Diogo Cão iniciou a exploração do rio Congo, a África subsaariana já havia talvez fornecido mais de dois milhões de escravos para mercadores islâmicos do Norte da África e da Síria. A ubiquidade dos escravos no mundo islâmico já suscitava reflexões sobre a sua condição jurídica e uma tendência a sua institucionalização. Por outro lado, a prática de escravizar principalmente as mulheres para os haréns dos poderosos locais, associada a alforria, resultava na integração intergeracional dos descendentes dos cativos (BLACKBURN, 2003).

Entretanto, o contato com a expansão marítima portuguesa transformaria este comércio. De início, os portugueses se forneceram de cativos, principalmente na costa da Senegâmbia, para vendê-los na Europa ou na própria África Ocidental, principalmente no golfo da Guiné, onde eram trocados por ouro. O volume desse comércio era pequeno, pois não conseguia competir com o mercado norte-africano de escravos subsaarianos (BARRY, 1998; LOVEJOY, 2002; 2014; WRIGHT, 2006).

O contato com o reino do Congo e seu entorno, porém, por estar fora da região de maior densidade islâmica, abriu uma nova zona de fornecimento, e o tráfico português cresceu rapidamente, vendendo para os mercados atlânticos em formação, inclusive para a produção de açúcar na Madeira e Cabo Verde. Na primeira metade do século XVI, principalmente, esse comércio voltou-se para a ilha de São Tomé, onde surgiu a *plantation* em grande extensão de terra e emprego massivo de escravos (BLACKBURN, 2003; THORNTON, 2007).

As colônias portuguesas na América, como é sabido, foram subprodutos dessa expansão marítima, rumo ao oceano Índico. Considerando-se o regime de ventos e correntezas, o Giro Subtropical do Atlântico Sul, o litoral brasileiro efetivamente encontra-se na rota das especiarias pelo cabo da Boa Esperança. A Corrente Sul Equatorial e a Corrente do Atlântico Sul conectam a costa americana e a costa africana, a Corrente do Brasil e a Corrente de Benguela. Este foi o tabuleiro natural no qual se moveriam as peças do tráfico de escravos.

Explica-se, assim, não apenas que o Brasil tenha sido "descoberto" durante uma expedição para as Índias, mas que tenham sido os próprios capitais e trabalhos das aventuras africanas e asiáticas que financiaram e permitiram a colonização americana (GODINHO, 1971; MAGALHÃES, 1993, p. 237). No seu processo de colonização, repetiram-se fórmulas e experiências testadas em outros quadrantes, desde os senhorios jurisdicionais das capitanias hereditárias (Açores e Madeira) até o Governo Geral (Índia). O negócio do açúcar e o emprego de trabalho forçado também tinham precedentes nas ilhas do Atlântico e no Mediterrâneo (aqui, com pequenas propriedades e poucos escravos). É provável que as primeiras fazendas de açúcar na América tenham reproduzido esse padrão (SALDANHA, 1992; BLACKBURN, 2003; MAGALHÃES, 2009).

Até 1550, aproximadamente, desenvolveu-se na costa sul-americana uma pequena produção açucareira com trabalhadores americanos, mas o negócio do pau-brasil e o abastecimento e a defesa da Rota do Cabo eram interesses mais importantes. O conflito com povos americanos limitava a expansão açucareira. Foi a criação do

Governo Geral, em 1549, que organizou e promoveu a conquista e "pacificação" das populações indígenas. Ao mesmo tempo, a participação nas operações militares e nos cargos do Estado do Brasil consolidou a primeira camada social de "senhores de engenho", grandes proprietários de terra e de escravos americanos. Vale notar: esse tipo de "propriedade politicamente constituída" atrelava-se aos investimentos capitalistas no setor de transportes, construção naval e comércio de produtos coloniais, na ponta do desenvolvimento da economia europeia (MARCHAND, 1980; RICUPERO, 2009; WOOD, 2001).

Na outra margem do oceano, a exportação de escravos pela foz do rio Congo já havia ultrapassado um total de quatro ou cinco mil pessoas por ano, o transporte já era feito diretamente para a América (sem passar pela Europa) e as autoridades locais e portuguesas entravam em conflito pelo controle do negócio (VANSINA, 2010, p. 659; CURTIN, 1969, p. 101; MENDES, 2004, p. 28). Os "reis" do Congo se preocupavam com a escravização ilegal e o impacto destrutivo sobre a população. A Coroa portuguesa, por sua vez, pretendia transformar o comércio em um monopólio régio, arrendado a mercadores que então venderiam licenças de exportação de escravos (MAURO, 1960; THORNTON, 2007; HEYWOOD, 2009). Essas tentativas de controle levariam ao deslocamento do comércio entrelopo para a baía de Luanda, ao sul, nas terras do "Reino" do Ndongo. Disso resultaria a primeira tentativa de efetivamente conquistar e colonizar um território na África centro-ocidental, a criação de uma capitania sob o comando de Paulo Dias de Novais, que havia sido um dos embaixadores portugueses no Ndongo, onde viveu como prisioneiro por seis anos. Em 1575, com soldados e armamentos de Portugal, Novais fundou a vila de São Paulo, na ilha de Luanda, que viria a ser um dos principais portos do tráfico de escravos para o Brasil.[1]

De Luanda avançaria a lenta conquista das populações ambundo que viviam em "sobados" às margens do rio Cuanza: vilas rurais com base na agricultura de enxada, de baixa produtividade, organizadas em núcleos matrilineares, baseados no parentesco,

[1] O processo de conquista de Angola foi narrado com péssimo estilo por Delgado (1948). Veja-se também: Birmingham (1966) e Thornton (2007).

e frouxamente vinculadas ao "rei" do Ndongo (BRAUDEL, 1995; MANNING, 1995; VANSINA, 2010). As fontes indicam que a escravidão era prática comum, pela qual os cativos eram incorporados em uma situação subalterna no interior do grupo linhageiro. As grandes variações climáticas da savana expunham essas populações a crises alimentares e deslocamentos no território, produzindo regularmente uma população abandonada, sem laços comunitários, passíveis de escravização. Os cativos acabaram por se constituir como a única forma de riqueza móvel nessa sociedade, algo que seria estimulado ainda mais pela interação desses povos com a economia atlântica (MILLER, 1977a; 1988; 2010; BIRMINGHAM, 1966).[2]

Das guerras com os portugueses e das grandes secas entre 1580 e 1620 surgiriam os "jagas", comunidades militarizadas que reorganizavam populações de refugiados em acampamentos (quilombos). Os jagas rejeitavam as relações sociais baseadas no parentesco e se especializaram na guerra e captura de pessoas, com o que passariam a fornecer escravos e atuar como mercenários a serviço dos portugueses. O tráfico angolano disparou, passando de cinco mil peças ao ano, por volta de 1590, para oito mil peças na década, por volta de 1620 (MILLER, 1977b; 1997; SILVA, 2009).[3] O preço dos escravos em Angola diminuiu tanto que uma embarcação carregada com produtos para o "resgate" provavelmente tinha valor muito maior do que o número de escravos que poderia carregar. Assim, desenvolveu-se uma rota direta de comércio com o Brasil, que pagava com açúcar os superávits comerciais que Lisboa detinha na praça angolana. Ao mesmo tempo, os "tumbeiros" – embarcações que transportavam escravos – voltavam para Luanda carregados com farinha de mandioca e outros víveres, garantindo o abastecimento da cidade e dos escravos famélicos à espera do embarque para a América (ALENCASTRO, 2000; COSTA, 2002).

[2] Sobre a relação entre escravidão e linhagens no contexto angolano, ver Miers e Kopytoff (1977), particularmente o capítulo de Joseph Miller (1977a), e Vansina (2005).

[3] Uma peça não era necessariamente um escravo individual, mas uma medida de trabalho potencial equivalente a um escravo entre 15 e 25 anos, portanto, o número de trabalhadores individuais sempre superava o número de peças. Cf. Miller (1988, p. 67), Curtin (1969, p. 22-23) e Mauro (1960, p. 234).

Nesta segunda metade do século XVI, o Atlântico transformava-se rapidamente, em todas as margens. A conquista espanhola e o choque epidemiológico no Peru e na Nova Espanha produziram um rápido colapso demográfico e fiscal que levaria Madri a proibir a escravização daquelas populações e forçaria a transição da *encomienda* de serviços a uma *encomienda* de tributos, um sistema de contribuições compulsórias em moeda ou produtos atrelado à venda de cargos e à formação de oligarquias locais. Enquanto crescia a produção de prata, sobretudo com a descoberta de Potosí em 1545, a introdução do escravo africano representava um reforço da mão de obra disponível. Ao mesmo tempo, a venda de escravos era um meio de se obter a prata, considerando a incapacidade da Espanha em abastecer o mercado de consumo americano com sua própria produção. A União das Coroas ibéricas, em 1580, favoreceu o direcionamento da oferta portuguesa de escravos com a demanda na América hispânica. Assim surgiu o *asiento*, o contrato que dava o monopólio do comércio de escravos nas colônias espanholas a um grupo de grandes capitalistas, cuja aliança foi crucial para a Coroa espanhola no início do século XVII (ELLIOTT, 1998; BOYAJIAN, 1983).

Na Europa, o crescimento econômico e demográfico, somado ao afluxo da prata americana, revolucionou os preços dos cereais, aumentou a renda das elites senhoriais e estimulou a demanda por produtos coloniais. No Brasil, as epidemias (particularmente mortíferas na década de 1560) dificultaram o emprego do trabalho ameríndio mas facilitaram a conquista do litoral. A elevação no preço do açúcar, a oferta de escravos a preços baixos, a disponibilidade de terras de excelente qualidade (o massapê), o regime de chuvas favorável à cana: formava-se o cenário perfeito para uma economia açucareira escravista de larga escala. Perfeito, particularmente, como alternativa para o capital comercial aplicado na Rota do Cabo, que desde meados do século enfrentava com dificuldades os competidores do oceano Índico. O investimento desses negociantes multiplicou a produção de açúcar em Pernambuco e na Bahia. Em 1614, com 10 mil toneladas métricas exportadas do produto da melhor qualidade, o Estado do Brasil já era há muito o principal fornecedor da droga

(MAURO, 1960; MINTZ, 1985; SCHWARTZ, 1988; GODINHO, 1968; BLACKBURN, 2003). Também é deste início do século XVII a adoção do engenho de entrosas, ou "de três palitos" (na vertical), adaptado de uma moenda de minério utilizada no Peru. O aumento na mão de obra agrícola encadeou-se à maior eficiência no beneficiamento. Em 1624, a exportação de açúcar do Brasil ultrapassou 14 mil toneladas, e as ilhas atlânticas estavam praticamente fora do mercado (CASTRO, 1980; GALLOWAY, 1985). Como já foi dito, o escravismo na América portuguesa esteve muito longe de se organizar apenas como *plantation* monocultora, em grande escala e de plantel numeroso. Mas é provável que em Pernambuco e no Recôncavo Baiano, neste período, essa já tenha sido a regra (FURTADO, 1959; MELLO, 2012).

Do ponto de vista demográfico, configurava-se um sistema peculiar ao Atlântico Sul, pelo qual o ritmo do tráfico de escravos – e não o crescimento vegetativo – determinava a pirâmide etária e, até certo ponto, o próprio crescimento econômico. Do lado americano, a alta razão de masculinidade do tráfico e a prática de alforrias, favorecendo as mulheres, resultavam em uma reduzida taxa de natalidade. A aquisição de novas "peças" no mercado era necessária para a manutenção e crescimento da força de trabalho. A dependência de mercados externos da *plantation* de açúcar era assim inquestionável, tanto pela origem da mão de obra como pelo destino da produção. Do lado africano, a alta razão de feminilidade entre as populações de escravos favorecia a prática da poligamia e aliviava, pelo menos em parte, a perda causada pela deportação em massa para a América (KLEIN, 2015; MANNING, 1981).[4]

1620-1690: Crise de crescimento, guerra e definição do Atlântico português

O impacto sobre a Europa dessas transformações no mundo colonial foi enorme e cedo começariam a ser testados os limites ao crescimento econômico que existiam naquele contexto. Convém lembrar que a economia europeia, no início do século XVII,

[4] Sobre o tema, é de interesse o debate entre Manning, Caldwell e Inikori (1982).

era ainda essencialmente senhorial, baseada na exploração de grandes massas camponesas dedicadas ao autoconsumo, ainda que existissem centros de grande dinamismo econômico em algumas zonas urbanizadas do norte da Europa. A rápida expansão da produção açucareira, portanto, atendia uma demanda europeia de crescimento limitado (KRIEDTE, 1992; BRANDON, 2011, p. 106-114).

Durante a primeira fase de expansão, os ganhos de produtividade eram absorvidos pelos produtores, com o que era possível reinvestir e, assim, sustentar um ritmo acelerado de crescimento. O aumento da oferta foi sustentado, até certo ponto, pela ampliação do consumo, mas o açúcar continuava um produto exótico, de luxo – a massificação do seu uso ainda levaria mais de um século, e o crescimento da demanda não podia acompanhar tamanho aumento na produção. A partir de então, a tendência dos preços do açúcar passaria a ser de estagnação e queda, acirrando a competição entre os vários interesses com participação em tais negócios (FURTADO, 1959; MINTZ, 1985).

Ao mesmo tempo, o quadro político europeu agravou-se rapidamente. A prata americana e o *asiento* escravista alimentaram o auge do poder espanhol, de linha católica, sobre o continente. Ao mesmo tempo, grande parte do comércio colonial (particularmente no Brasil) havia se desenvolvido com participação de comerciantes dos Países Baixos, onde estavam alguns dos principais centros do capitalismo global em formação. Desde 1568, porém, essa região estava dividida pela guerra entre os Habsburgo espanhóis e as Províncias Unidas de rebeldes protestantes. A União Ibérica de 1580, portanto, havia colocado portugueses e neerlandeses em campos politicamente opostos, apesar de economicamente articulados, como as duas zonas mais avançadas do capital mercantil ocidental. O intenso comércio entre os súditos rebeldes e as possessões ultramarinas pertencentes ao rei católico estava ameaçado (WALLERSTEIN, 1794; 1994; ISRAEL, 1989).

No início do século XVII, esgotadas as possibilidades de reconciliação, a Coroa espanhola começou a cercear e coibir os negociantes dos Países Baixos em seus impérios, consolidando o que

se convencionou chamar de *exclusivo colonial*. Doravante, as colônias ibéricas deveriam ser reservadas ao capital mercantil metropolitano. A eficiência prática do monopólio pode ser contestada, mas no mínimo aumentaram os custos de transação para eventuais concorrentes de outras praças da Europa (BOXER, 1962; SMITH, 1975; ELLIOTT, 1998; NOVAIS, 1979; PUNTONI, 1999; COSTA, 2002).

A eclosão da Guerra dos Trinta Anos, em 1618, fez com que todos esses problemas viessem à tona. O conflito entre católicos e protestantes generalizou-se. Os preços do açúcar desabaram por alguns anos, enquanto a superprodução na colônia somava-se ao início de uma era de depressão econômica na Europa. Com o fim da Trégua dos Doze Anos, em 1621, as Províncias Unidas decidiram abrir a disputa militar pelos negócios coloniais, com a ocupação de Salvador (1624), Pernambuco (1631), Costa da Mina (1637) e Luanda (1640). Até 1654, a guerra no Atlântico Sul traria uma época de alto risco, que distribuiu grandes lucros e grandes prejuízos. Houve muito saque e destruição, tanto em canaviais e engenhos quanto em portos e embarcações. As oscilações no preço do açúcar beneficiaram aqueles que conseguiram realizar suas viagens, enquanto outros perderam tudo no confisco da carga ou na participação compulsória em comboios. A desorganização da produção pernambucana também favoreceria o crescimento da zona escravista do Rio de Janeiro. Sobretudo, a conjuntura levaria principalmente ao fim da União Ibérica, à difusão da economia açucareira para as Antilhas e à abertura da competição pelo tráfico de escravos (POSTHUMUS, 1948; HOBSBAWM, 1954; VRIES, 1976; MELLO, 1998; LENK, 2013).

Os primeiros 40 anos da união das Coroas de Portugal e Espanha sob os Habsburgo haviam sido particularmente favoráveis para os capitais mercantis lusitanos, com uma crescente infiltração de mercadores de Lisboa – muitos deles cristãos-novos – nos negócios mais rentáveis do império espanhol. Na década de 1630, a maré havia virado. Madri tinha um projeto claro de centralização política e administrativa dos reinos ibéricos e acumulava intervenções no governo português, quando a união dinástica deveria preservar a autonomia das duas Coroas. A depressão geral, as derrotas militares

no Atlântico e na Ásia e a crescente pressão fiscal sobre a população portuguesa selaram a ruptura. São muitos os fatores que resultaram da aclamação de D. João IV em dezembro de 1640, realizada por uma coalizão de membros da nobreza intermediária e setores da alta finança, mas os problemas da frente colonial certamente tiveram o seu papel (BOYAJIAN, 1983; 1993; SCHWARTZ, 2008).

A ascenção dos Bragança ao trono seria decisiva, no médio prazo, para a pacificação com as Províncias Unidas em torno de interesses comuns, como o comércio do sal, em detrimento da Companhia das Índias Ocidentais. Esta perdeu apoio em Amsterdam e seria finalmente derrotada em Recife em 1654. Entretanto, a cisão nos interesses do comércio de açúcar levaria à instalação da produção em ilhas do Caribe. Apesar de uma breve recuperação na década de 1660, a economia pernambucana permaneceria em depressão pelo restante do século (POSTMA, 1990; LOPES, 2008; 2015). A concorrência com o açúcar antilhano, a disputa pelo comércio de escravos, a carga fiscal deixada pela guerra e pelas indenizações aos holandeses, além de epidemias e problemas climáticos, manteriam o conjunto da produção açucareira do Brasil em conjuntura desfavorável, particularmente crítica entre aproximadamente 1670 e 1690. Ainda assim, uma regressão simples do contrato de arrematação dos dízimos na Bahia indica uma taxa de crescimento real médio do valor bruto da produção de 0,85% ao ano, entre 1610 e 1690 – com todos os problemas, o dinamismo da economia colonial continuava a puxar e tensionar o crescimento do sistema como um todo (GODINHO, 1968; CARRARA, 2010; MENZ, 2013; LENK, 2013, p. 305).

É importante lembrar, contudo, que o vínculo da economia escravista com os mercados de exportação e importação não implicava na impossibilidade de diversificação, nem na onipresença da *plantation*. Havia muita terra para cultivos alternativos, como tabaco e farinha de mandioca, na periferia dos centros escravistas. Em algumas zonas, como Pernambuco, a desorganização produtiva levou ao crescimento de populações de cultivadores livres. Em outras, como São Paulo e Rio de Janeiro, o recurso à escravização indígena aumentou. Algumas das características específicas do escravismo na América portuguesa talvez tenham sido definidas pela lenta

descapitalização que caracterizou o século XVII: a maior presença de negros e pardos livres; a menor racialização da condição escrava; a numerosa existência de pequenos plantéis de escravos, em ramos diferentes de produção agrícola. A depressão açucareira, portanto, não foi sinônimo de paralisia. As respostas aos baixos preços do açúcar incluíram uma gama de experiências, desde a introdução de novos cultivos, a diversificação de fontes de mão de obra, até a tentativa de certas inovações e a fraude pura e simples.[5]

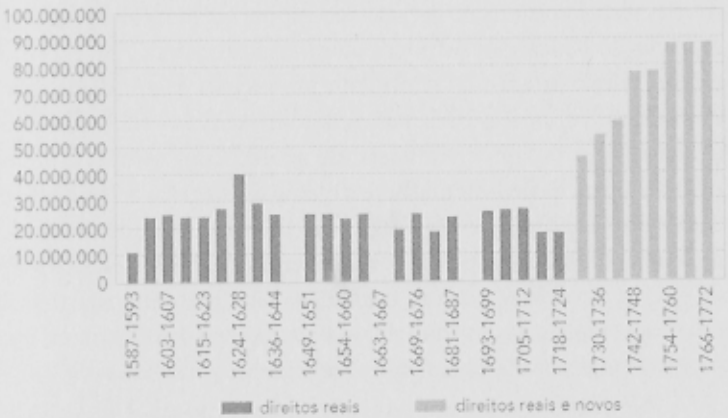
Também foram tempos difíceis no lado angolano do Atlântico. Os holandeses foram expulsos de Luanda em 1648, mas continuaram atuando no Loango, ao norte de Angola, em portos como Mpinda e Cabinda, o que aumentava o preço dos escravos no interior. O valor do contrato de Angola, arrendamento do imposto de exportação de escravos a homens de negócio, que durante a União Ibérica era disputado por capitalistas ligados ao *asiento* espanhol, manteve-se deprimido durante a segunda metade do século (Gráfico 1). Além disso, entre meados de 1660 e 1690 o contrato foi arrematado por uma única família de mercadores, estabelecida em Luanda. O comércio se valia cada vez mais de mercadorias produzidas localmente, têxteis sobretudo, na compra de escravos; também foi introduzida a cachaça de produção brasileira nos mercados do interior (VILA VILAR, 1977; SALVADOR, 1981; MENZ, 2015).

Ao norte, os holandeses também se mantiveram em posse do Castelo de São Jorge da Mina. Nesta região exportava-se principalmente ouro, até que na segunda metade do século XVII cresceram as deportações de escravos (POSTMA, 1990; SILVA, 2009). A mudança dos negócios na Costa da Mina parece ser resultado de muitos fatores: a expansão da fronteira escravizadora muçulmana, a partir do Sahel, teria ampliado a pressão sobre as populações litorâneas. Estas se reorganizaram em Estados militarizados, como o poderoso "império" do Oió, que congregava as populações iorubá e o "reino" do Daomé, dos povos de língua fon. Esses "Estados" especializaram-se no fornecimento de escravos e souberam aproveitar-se do comércio Atlântico para obter equipamento militar, além de bens de consumo variados, e consolidar o poder de suas elites governantes (LOVEJOY, 2014; MANNING, 1988).

[5] Ver argumento de Gorender (1978, p. 241-267). Veja-se, também, Genovese e Genovese (1983) e Blackburn (2003). João Fragoso (1998, p. 105-109, 119-120, 159, 179 e 291) argumenta nesse sentido para defender a ideia de "autonomia" da economia colonial. Sobre as mais variadas respostas à crise, ver Salles (2014).

Gráfico 1

Valor de arrematação do Contrato de Angola (em réis correntes)



Fonte: Salvador (1981, p. 38-58), Mauro (1960, p. 215-217), e Banco de Dados dos Contratos do Conselho Ultramarino (PAIVA, 2012).

Nessa região, entre os diversos portos de resgate, destacaram-se os de Ouidah, Acra e, mais tarde, Porto Novo. Graças à iniciativa de mercadores da Bahia, que passaram a vender tabaco na região, Portugal foi capaz de manter uma participação expressiva nesse comércio disputado entre potências europeias. No século XVIII, perderia apenas para a Inglaterra. Os holandeses, em São Jorge da Mina, embaraçavam as viagens negreiras que partiam do Reino, mas as embarcações que traziam tabaco do Brasil eram com frequência acolhidas pelos funcionários da WIC, interessados em trocar fazendas de resgate pelo fumo baiano. Além disso, os traficantes baseados em Lisboa dependiam quase que exclusivamente de mercadorias obtidas fora do espaço ibérico e estavam em desvantagem em relação aos traficantes ingleses, holandeses e franceses (VERGER, 1987; LOPES, 2008; SILVA, 2017).

No conjunto do Império, a concorrência europeia pelos mercados de açúcar e de escravos provocou uma gradual substituição de importações e uma organização de circuitos comerciais alternativos, ao menos nas regiões com disponibilidade de terra e trabalho. Em áreas marginais que haviam sido favorecidas pela guerra, como a Madeira, São Tomé e Rio de Janeiro, os efeitos positivos do confronto militar se encerraram. A escassez de terra nas ilhas fez desaparecerem os traços comuns do escravismo moderno. No Rio de Janeiro, a produção açucareira ficou em compasso de espera.[6] Ao mesmo tempo, para o interior do continente americano, seguindo o curso dos rios e os lambedouros de salitre, seguiu o crescimento vegetativo da população bovina e sertaneja, de acordo com as oportunidades existentes de sedimentação e organização agrícola. As feiras e caminhos do gado ligavam o sertão ao litoral, ainda que de forma esparsa. A mobilização política e militar contra os holandeses, depois da guerra, seria usada contra o interior, para quebrar a resistência de povos ameríndios irredutíveis e do complexo dos Palmares, em vários momentos com resultado efetivamente genocida.

Por sua vez, a participação nas guerras locais e as recompensas adquiridas no serviço d'El Rei permitiram a cristalização de grupos oligárquicos no controle de cargos e dispositivos do governo colonial. Repetia-se ao sul do equador uma reação senhorial, à maneira dos trópicos. É claro, tais famílias mantiveram suas ligações com os homens de negócio portugueses, regularmente atingidos pela Inquisição, mas nem por isso enfraquecidos nos negócios metropolitanos e no comércio de reexportação. Não obstante, as tentativas de maior controle da Coroa sobre os seus domínios sempre esbarraram na resistência local, por vezes acabando na derrubada de governadores, como Jerônimo de Mendonça Furtado, o Xumbergas, deposto pela oligarquia pernambucana em 1666 (SMITH, 1975; HANSON, 1986; BRAUDEL, 1995, v. 2, p. 70-72; MELLO, 1995; AMES, 2000).

[6] Alencastro (2000) realça a importância dos produtos locais na crise do século XVII. Sobre as ilhas, ver Magalhães (2009). Sobre os dízimos e o desempenho da economia açucareira no final do século XVII, ver Lopes (2008) e Carrara (2010). Para uma visão alternativa, ver Sampaio (2002, p. 114).

1690-1770: A mineração no Planalto brasileiro e seu impacto sobre o tráfico

No final do século XVII, portanto, consolidaram-se duas grandes zonas de resgate de africanos, com características distintas. A *Zona Congo-Angolana*, reunindo de norte a sul os portos da Costa do Loango, Luanda e Benguela, foi provavelmente a origem da maior parte daqueles que foram deportados para o Brasil, mesmo que uma estimativa precisa de sua participação ainda necessite de mais pesquisa documental.[7] Nesta região, as viagens escravizadoras normalmente partiam do Brasil (da Bahia, principalmente) e complementavam sua oferta com mercadorias do Reino, que chegavam em algumas poucas embarcações. O negócio concentrava-se em Luanda, onde havia uma comunidade mercantil local que resgatava escravos rio Cuanza adentro, mas também negociava com têxteis locais, marfim e sal nos portos do Loango e de Benguela (HARVEY, 2012; CANDIDO, 2013).

A organização do comércio português nessa região era bem distinta da atuação de outros povos europeus em outros portos do litoral. Entre ingleses, franceses e holandeses, o investimento no resgate era concentrado em companhias que financiavam a viagem em seu conjunto e nas três pontas das viagens "triangulares" – da Europa para a África, para a América e de volta para a Europa. Em Angola, participava individualmente uma miríade de negociantes portugueses, em etapas diferentes da comercialização. Tudo indica que, depois de 1640, o negócio era operado principalmente por mercadores de Luanda e da Bahia, além de inúmeros capitães e marinheiros de origem reinol, que levantavam crédito no Brasil, principalmente, mas também em Lisboa. Depois de 1680, é provável

[7] O *Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD) estima que 910 mil escravos foram embarcados da África para a América portuguesa, 87% do total com origem na costa congo-angolana. Além disso, a estimativa é que 60% deles teriam sido exportados na segunda metade do século XVII, e Angola (ou melhor, seu território fiscal, que incluía Benguela e Loango) teria então fornecido algo como 8.800 pessoas por ano aos portos do Brasil. Contudo, tal estimativa não se sustenta quando examinados os dados originais que existem, como os registros alfandegários. Mesmo durante as décadas de 1710 e 1720, em meio ao *boom* provocado pela mineração, Angola nunca chegou a embarcar 8 mil escravos anualmente. Este número provavelmente foi algo próximo de 6 mil pessoas por ano (LOPES, 2008; CURTO; GERVAIS, 2002).

que tenha aumentado a participação de navios e armadores do Rio de Janeiro no negócio, a reboque de suas exportações de cachaça para a África. A fundação da Colônia de Sacramento também deve ter aumentado as oportunidades do tráfico para negociantes com base ao sul do Estado do Brasil. Até a década de 1720, porém, eram os homens de negócio de Salvador que predominavam no transporte e no financiamento do comércio de escravos, sobretudo depois de 1705, quando o contrato de Angola passou a ser arrendado por alguns deles. Este mercado de crédito, bens e escravos que movimentava o resgate no interior era constantemente prejudicado pelos governadores de Angola, que atravessavam os negócios, metiam-se na administração do contrato e provocavam guerras para obter ganhos de curto prazo.[8]

Na *Costa da Mina*, por sua vez, o infame comércio se estruturava de outra forma. Predominavam as viagens iniciadas em Salvador, caracterizadas pelo intercâmbio de tabaco por escravos. Era um negócio bilateral, em que as pessoas eram compradas diretamente às autoridades locais e mercadores africanos, com o apoio eventual das feitorias europeias existentes naquele litoral. Os homens de negócio de Salvador foram os principais investidores dessa rota, seguidos por aqueles de Recife. Contudo, a partir de alguns registros de viagens negreiras, durante o século XVIII, constata-se que era prática comum carregar tabaco em fretes, com participação de pequenos comerciantes na armação – o financiamento e preparo da viagem marítima e o levantamento de crédito junto a um conjunto grande e variado de pessoas em Salvador. Também é possível verificar que os capitães trocavam tabaco por mercadorias europeias e asiáticas nas fortalezas europeias do litoral africano (VERGER, 1987; LOPES, 2008; SILVA JÚNIOR, 2017).

[8] O TSTD estima que, na segunda metade do século XVII, 45% dos escravos angolanos foram enviados à Bahia, 35% ao Rio, 20% a Pernambuco, mas não existem documentos que sustentem essa ideia: cf. Eltis e Lachance (2010, p. 13). Ao contrário, entre 1669 e 1695 existem diversos relatos de que os mercadores do Rio de Janeiro tinham dificuldade em obter escravos em Angola (AHU, cx. 6, doc. 1103, consulta do Conselho Ultramarino, 18/11/1669. MMA, SI-V13, d. 054, provisão régia sobre os navios de escravos, 13/10/1670, AHU, Avulsos, Rio de Janeiro/CA, cx. 6, doc. 1112, consulta do Conselho Ultramarino, 1/07/1670, AHU, Avulsos, Rio de Janeiro/CA, cx. 7, doc. 1367, 28/01/1679. AHU, Avulsos, Rio de Janeiro, cx. 6, doc. 607, consulta do Conselho Ultramarino, 29/10/1695). Ver também a excelente crítica de Lopes (2015, p. 49).

Essa era a realidade da atuação comercial portuguesa na Zona Congo-Angolana e na Zona da Costa da Mina quando, em 1694, surgiu a notícia que se havia encontrado ouro no interior da capitania de São Paulo. Todo o quadro demográfico e econômico do Brasil seria transformado pela mineração no Planalto. Em menos de cem anos sua população conjunta saltou de 200 mil, no fim do século XVII, para 1.500.000 em 1776. Neste ano, a capitania de Minas Gerais (formada havia pouco mais de 50 anos) já era a mais populosa, com mais de 300 mil habitantes, e aquela com o maior contingente de escravos (ALDEN, 1999; CARRARA, 2011). Como é comum na história da mineração pelo mundo, a descoberta disparou uma "corrida do ouro", em dois movimentos: primeiro, o rápido movimento migratório de Portugal e outras regiões do Brasil para a zona mineradora, e dela em busca de novos veios auríferos; depois, conforme se esgotavam as lavras, essa população refluiu para a região central da capitania e sedimentou-se com atividades agrícolas diversas.

A importação de escravos para a mineração e para a agricultura mineira seguiu esse movimento. Vieram tanto da África como de outras regiões da América portuguesa, dado o valor que tinham junto às lavras. Em 1738, mais de cem mil cativos já residiam na capitania de Minas Gerais (CARRARA, 2007, p. 96-97). Ao inflacionar os mercados de escravos e alimentos, as economias açucareiras da Bahia e Pernambuco foram prejudicadas. Por outro lado, foram estimulados diversos setores de abastecimento, construção civil e transporte em outras capitanias, principalmente no Sul, na órbita do Rio de Janeiro. O trabalho do escravo africano foi usado em todas essas atividades. É possível que a mineração tenha concentrado em si o emprego dos grandes plantéis. Todavia, a explosão na demanda de uma variedade de bens e serviços também pode ter permitido a multiplicação de atividades produtivas com pequenos plantéis, em setores ancilares, por todo o Brasil (MARTINS, 1980; LUNA; KLEIN, 2010b).

O *rush* minerador também mudou os termos de troca nas praças em que eram resgatados os escravos. A Costa da Mina passou a ser a principal fornecedora de escravos para o Brasil entre o final do século XVII e a década de 1730. Era um senso comum entre

os colonos que os escravos "mina" eram mais resistentes, além de terem fornecido a técnica mineratória de aluvião que foi adotada nas lavras. Assim, o preço dos escravos disparou, sobretudo daqueles que vinham do Golfo da Guiné. O contrabando de ouro para os portos africanos estimulou a monetarização das economias locais e favoreceu os compradores portugueses (que vinham geralmente da Bahia, como se viu) em detrimento dos demais. A importância do ouro era tal que os melhores escravos, chamados de *gold slaves* pelos feitores da *Royal African Company*, podiam apenas ser adquiridos mediante pagamento em espécie. O metal seria usado para financiar guerras e exércitos naquele litoral, em favor dos já referidos Estados militarizados, como o império de Oió e o Daomé, que controlavam o fornecimento de cativos (LOPES, 2008; HERMANN, 2011).

Em Angola, a intromissão dos governadores no comércio embaraçava de tal maneira a atividade que a exportação de pessoas manteve-se relativamente baixa, apesar do aumento dos preços no Brasil (até atingir o teto nas décadas de 1710 e 1720). As tentativas da Coroa em regular o mercado em geral dificultavam os negócios ainda mais. Limitou-se a exportação para o Rio de Janeiro a apenas 1.200 pessoas por ano, com o objetivo de proteger a lavoura nas capitanias setentrionais. O tabelamento dos fretes para favorecer os moradores de Luanda que despachavam escravos ao Brasil provocou um ágio sobre a venda de "praça" marítima – espaço no porão das embarações. Tudo isso, é claro, para o favor de uma minoria de traficantes, associados às autoridades locais, que oligopolizava o negócio e comprimia as exportações e a arrecadação de impostos (FERREIRA, 2003; MILLER, 1988; BIRMINGHAM, 1966).

Os problemas financeiros do reino de Angola e as queixas constantes contra a atuação dos governadores levou a Coroa a proibir suas atividades mercantis, compensando-os pelo aumento do soldo. Para tanto, decidiu-se anexar o "direito novo", tributo cobrado em Luanda pela Câmara, ao imposto sobre a exportação de escravos que era arrendado pelo já referido "contrato de Angola", de forma que a receita dos contratadores (e o valor do contrato) dobrou em potencial. Além disso, liberaram-se as exportações para o Rio de Janeiro. O efeito indireto dessas mudanças foi o gradual fortalecimento dos contratadores no mercado de Luanda. Ademais, a partir de 1724, com a arrematação por parte de Vasco Lourenço Veloso, o contrato manter-se-ia nas mãos de grupos com atuação na Corte, em Lisboa (MILLER, 1988; MENZ, 2015).

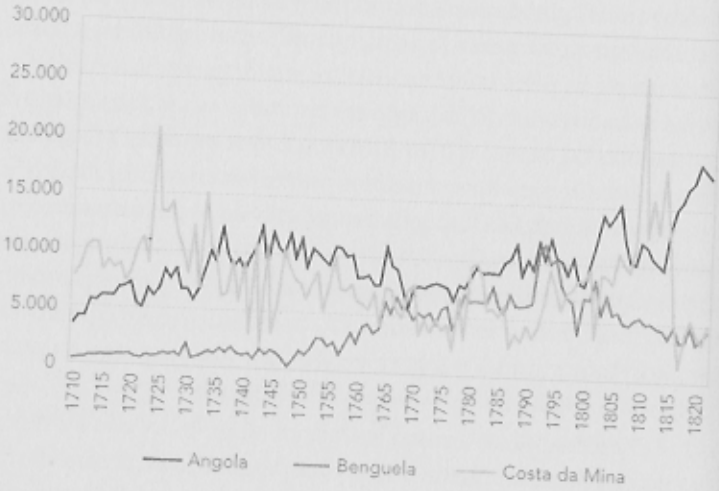
De início, a arrematação do contrato pelos lisboetas não alterou o protagonismo dos mercadores estabelecidos na Bahia e em Angola na armação de navios e na comercialização de escravos. Contudo, o mercado luandense gradativamente passou a depender do crédito emitido por esses contratadores, a partir do seu controle da arrecadação dos tributos e dos pagamentos da folha do governo. No reino de Angola praticamente não corria moeda: os contratadores e seus administradores pagavam os soldados e funcionários do governo (os "filhos da folha") com uma nota promissória lastreada na arrecadação do imposto de exportação. Essas notas, chamadas de "livranças", circulavam como dinheiro nos mercados locais até o encerramento do período fiscal, quando eram recolhidas, consolidadas e pagas pelos contratadores, na maior parte das vezes, com letras resgatáveis no Brasil, que eram usadas como pagamento a mercadores do outro lado do Atlântico. Deste modo, era fácil para os contratadores emitir os mesmos papéis para financiar viagens e operações comerciais, como a exportação de escravos para recebimento em ouro no Rio de Janeiro, por exemplo. O aumento das exportações também elevava a arrecadação dos impostos e o valor do contrato, fechando o circuito. O contrato de Angola, portanto, implicava na gradual e segura penetração dos negócios daquela praça por capitalistas de Lisboa (MENZ, 2017).

O sucesso desse arranjo institucional, contudo, não é a única explicação para o aumento do papel de Angola no fornecimento de escravos ao Brasil (Gráfico 2). Outro fator importante foi a imposição pela Coroa de limitações ao comércio na Costa da Mina. Desde 1722, pelo menos, a monarquia vinha apertando as restrições ao envio de ouro para o golfo da Guiné. Em 1743, o número de embarcações que podiam resgatar escravos naquela região foi limitado, acarretando a transferência de muitos armadores baianos para os portos da África Centro-ocidental. Além disso, a fronteira de escravização que fornecia para os portos angolanos expandiu-se para o sul, em

decorrência de secas e guerras na região, durante a década de 1720, aumentando a população refugiada, as vítimas em potencial do cativeiro (CANDIDO, 2013). Os traficantes de Lisboa, estimulados pelos contratadores, passaram a comprar escravos em Benguela, atravessando o domínio comercial exercido na região pelos moradores de Luanda. Estes queixaram-se ao Conselho Ultramarino de que os tumbeiros desviavam os fornecedores do sertão para o porto sulino, passando o calote em seus credores na capital. Mas tudo indica que Luanda continuava a ser o principal ponto de embarque das novas fronteiras de escravização, talvez até 1753-1756, sinal da força de atração do crédito oferecido pelos contratadores nesta cidade.[9]

Gráfico 2

Exportações de escravos para o Brasil, segundo as regiões fornecedoras (1710-1820)



Fonte: Dados retirados das planilhas do TSTD que utiliza os números de Curto (2002) para Angola e Benguela. A soma das exportações de Benguela e Angola é equivalente ao conjunto das exportações da zona congo-angolana pelo menos até a década de 1790, pois os resgates de escravos na região do Loango eram registrados em Luanda. Classificadas como "Costa da Mina" estão as exportações para o Brasil que constam no TSTD de Windward Coast Gold Coast, Bight of Benin, Bight of Biafra.

[9] AHU, Avulsos, Angola, cx. 30, doc. 2971, 22/12/1734, Rodrigo Cesar Menezes.

1770-1830: A Revolução, o escravismo e o tráfico de escravos

No Brasil, a produção de ouro diminuiu lentamente a partir da década de 1740. A retração não foi percebida de imediato graças ao caráter especulativo da prospecção aurífera. À medida que algumas das lavras se esgotavam, outras surgiam em novas regiões, espalhando a fronteira mineradora para norte (até Rio de Contas) e noroeste (Goiás e Mato Grosso). Ao mesmo tempo, a pecuária transformava as regiões sulinas, de São Paulo ao Rio Grande de São Pedro. A escravidão seguia a expansão das fronteiras, tanto pela instalação de grandes propriedades quanto nas pequenas unidades produtores de tabaco, gado e farinha de mandioca; vez ou outra, mamelucos ou cabras, proprietários de um ou dois trabalhadores. A monetarização do abastecimento pela difusão do ouro favorecia a abundância de crédito e a compra de escravos por pequenos fazendeiros (CARRARA, 2007; PINTO, 1979; FISHER, 1984).

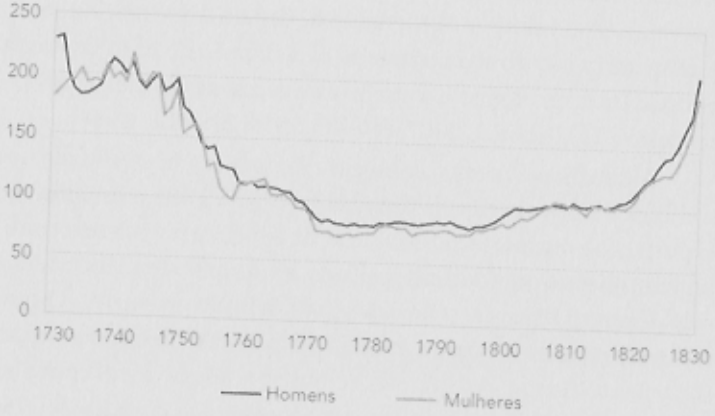
Além disso, Portugal conseguiu manter sua neutralidade nos conflitos europeus entre as décadas de 1730 e 1760, e as linhas de exportação e reexportação do açúcar da América portuguesa continuaram abertas por todo esse período, ainda que a tendência tenha sido de preços baixos e estagnação do valor bruto produzido. O contrabando de escravos para a América hispânica também era sempre uma possibilidade. Assim, não se observa queda significativa na quantidade total de cativos demandados entre as décadas de 1740 e 1760, ainda que os preços em Minas Gerais estivessem em queda livre (Gráfico 3) – possivelmente, a economia mineratória recrutava menos trabalhadores, mas as outras atividades, como a açucareira, que antes haviam sido prejudicadas, agora tinham melhor condição para recompor seus plantéis. De todo modo, é importante destacar o alinhamento dos movimentos conjunturais de médio prazo, do preço do açúcar e do escravo africano e do declínio da produção aurífera (SCHWARTZ, 1988, p. 167; FERLINI, 2003).

O ano de 1763 talvez tenha sido um ponto de inflexão. A desastrosa participação portuguesa no final da Guerra dos Sete Anos (1756-1763), acarretando a perda da Colônia de Sacramento e do

Rio Grande. A queda nos preços do açúcar, que haviam aumentado durante o conflito, parece ter aprofundado no conjunto do Brasil a tendência recessiva nas atividades econômicas ligadas ao eixo minerador. Até 1777, os preços e as importações de escravos no Brasil, como um todo, caíram razoavelmente, e em Angola as queixas de prejuízo na venda de cativos tornaram-se comuns. Ainda assim, a Zona Congo-Angolana nesse período respondeu por algo em torno de dois terços do total das exportações de escravos para a América portuguesa.

Gráfico 3

Média quinquenal do preço do escravo africano em Minas Gerais, 1730-1830 (em 1$000)



Fonte: Bergad (2004, apêndice E).

O segredo para a sustentação do número relativamente alto de deportações nessa região parece ser, mais uma vez, as extensas redes mercantis e de crédito que ligavam o interior e o litoral. O período entre 1720 e 1760 parece ter sido de crescimento demográfico e de consolidação das relações escravistas entre populações avassaladas. A fronteira da escravização provavelmente avançou sobre o interior, para fora dos limites daquilo que era chamado "Reino de Angola". Os cativos incorporados às aldeias dos sobas vassalos e às propriedades dos moradores de Luanda produziam alimentos e outras mercadorias para as caravanas, além de, eventualmente, servir de

garantia para operações comerciais e de crédito. Porém, o contrato de Angola foi extinto em 1770, e com ele desapareceu uma boa parte da estrutura monetária e financeira que sustentava a economia local, como já citado. A partir de então, a praça de Benguela foi ganhando autonomia em relação a Luanda, sobretudo devido ao favorecimento do contrabando francês na região. A pacificação na região platina também abriu uma nova área de crescimento do escravismo, tanto no lado português como no lado espanhol (MILLER, 1988; 2017, p. 153-169; LOPES; MENZ, 2018; MENZ, 2019).

No conjunto do império, apesar dos problemas fiscais e de balanço de pagamentos que a metrópole sofreu na década de 1770, a depressão foi curta. À medida que ia se movendo a fronteira mineradora, os cativos ocupados nas regiões mais antigas passavam para outras atividades econômicas ou eram vendidos para outras regiões. Iniciou-se na década de 1760 um processo de diversificação produtiva, onde antes concentravam-se as lavras de ouro, que responderia pela sustentação do crescimento econômico na capitania de Minas Gerais. Já a produção açucareira entre as décadas de 1760 e 1790 oscilou entre altos e baixos. Os conflitos europeus estimularam a ampliação dos cultivos que podia ser facilmente alcançada graças à disponibilidade de terras e de escravos, que a essas alturas eram subutilizados nas zonas antigas de mineração. Mas a competição entre as capitanias da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro e, eventualmente, o retorno da paz na Europa derrubavam os preços e desestimulavam os investimentos na produção de cana. Por outro lado, também ocorre uma diversificação da agricultura de exportação. Sobretudo, o negócio do algodão disparou na década de 1780, e até 1800 foi o segundo principal produto de exportação da América portuguesa, a reboque da Revolução Industrial. Em Pernambuco, a produção algodoeira se dispersava em pequenas unidades, ocupando terras marginais e poucos trabalhadores escravos. Mais ao norte, a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (uma das companhias privilegiadas criadas pelo marquês de Pombal) importou grande quantidade de escravos e estimulou a cotonicultura em grande escala naquela região (ARRUDA, 1980; PALACIOS, 1998; GIL; PESAVENTO, 2005; PESAVENTO, 2012; MARTINS, 2015; MELO, 2017).

A Revolução, iniciada em 1789, seria decisiva para dar ímpeto a essa fase de alta nos preços dos gêneros coloniais e de crescimento das economias escravistas do Novo Mundo. O panorama político, contudo, era inteiramente outro. A queda do Antigo Regime levou a colônia de Saint-Domingue a uma guerra civil entre brancos, escravos e negros livres. A interrupção em sua oferta de açúcar favoreceria largamente a produção escravista portuguesa, mas o abolicionismo emergiu com força, alavancado pela ação direta nas colônias francesas e por um movimento popular de grande impacto na Inglaterra. Em fevereiro de 1794, os jacobinos aboliram a escravidão em todos os territórios da República Francesa. Oito anos depois, Napoleão restituiu a escravidão nas colônias açucareiras, o que rapidamente levaria à independência de Saint-Domingue, agora Haiti. Em 1807, o Reino Unido e os Estados Unidos da América proibiram o tráfico de escravos. Entretanto, tudo isso ainda favoreceria o escravismo luso-brasileiro por algumas décadas, tanto pelo aumento na produção de gêneros coloniais quanto pelo sucessivo abandono do comércio de almas por outras nações.[10]

Ao longo dos séculos XVII e XVIII, sempre houve contrabando e penetração de capital comercial estrangeiro nos impérios coloniais, em particular durante os grandes conflitos, como a Guerra de Sucessão Espanhola e a Guerra dos Sete Anos. Não obstante, o *mercantilismo*, a despeito de toda a sua diversidade, ainda era o padrão: os negócios coloniais eram disputados entre as monarquias europeias como um meio de garantir o tesouro do reino e promover o seu poder militar, marítimo principalmente (IZARD, 1974; NOVAIS, 1979; FONTANA, 1982).

As revoluções do fim do século XVIII transformaram integralmente a existência humana; as relações sociais de produção e a organização do comércio mundial não seriam exceções. Cada vez mais, a regra seria *laissez-passer*. Nos países nos quais avançava o

[10] AHU, Avulsos, Angola, cx. 76, doc. 85, Manoel de Almeida Vasconcelos, 20/09/1791. Ver ainda: AHU, Avulsos, Angola, cx. 83, doc. 21, Manoel de Almeida Vasconcelos, 23/01/1796. Sobre a conjuntura econômica e o abolicionismo no final do século XVIII, a bibliografia é praticamente infinita. Veja-se, à guisa de introdução: Arruda (1980), Alexandre (1993), Blackburn (2002) e Berbel, Marquese e Parron (2010). Sobre os preços dos escravos, ver Silva (2017).

desenvolvimento industrial, o regime mercantilista de comércio representava um obstáculo para o conjunto, ainda que em benefício de interesses particulares, cada vez mais isolados. A transição para o imperialismo de livre-cambismo, a imposição de aberturas comerciais aos países do mundo, começou no Brasil, em 1808 (ARRUDA, 2008). O novo regime de comércio, somado ao ritmo inédito de crescimento econômico, implicou nova concorrência por preço, nos vários ramos de atividade, favorecendo a especialização produtiva e a articulação econômica mundial que se convencionou chamar de *divisão internacional do trabalho*.

Naturalmente, a progressiva liberalização comercial implicava em outro grau de concorrência entre zonas produtoras, o que concentrava a oferta em algumas regiões de maior produtividade, para grande prejuízo das demais. O açúcar de Bahia e Pernambuco perderia cada vez mais espaço para a produção cubana, com trabalhadores escravos. O algodão no Maranhão seria rapidamente ofuscado pela produção escrava no sul dos Estados Unidos. Por sua vez, o café das Antilhas e da Guiana seria deslocado do mercado pela produção do Rio de Janeiro. A nova conjuntura implicava grande desigualdade na distribuição do crescimento econômico e se encarregou de inviabilizar a existência da escravidão em algumas regiões. Contudo, também recompensava a produção escravista em grande escala (e também o tráfico de escravos) nas áreas favorecidas pela concorrência internacional, pelo barateamento dos transportes e pela industrialização. Eram zonas de terra fértil, abertas pela ferrovia a vapor, em que se formaram grandes *plantations* a produzir em ritmo industrial. Trata-se do que parte da historiografia recente denominou de *segunda escravidão* (WILLIAMS, 1966; TOMISCH, 2011; MARQUESE, 2013; 2016; FRAGINALS, 1988).

O mercado de escravos também atravessou um processo de internacionalização, com o abolicionismo e a abertura dos portos hispano-americanos às "nações neutras". As embarcações e sua carga tinham proprietários de diferentes nações, assim como as tripulações, e cada uma delas levava consigo uma coleção de bandeiras para despistar os cruzadores ingleses, que desde 1815 patrulhavam o Atlântico Norte à caça de traficantes. A atuação da Marinha britânica

prejudicou principalmente os portos escravistas da Senegâmbia e da "Costa da Mina". Segundo Lovejoy (2014), também teve seu peso a decisão dos Estados jihadistas do Sudão Central Ocidental de encerrar a venda de escravos aos infiéis. Com isso, organizaram-se zonas sob influência islâmica com grandes propriedades agrícolas baseadas em trabalho escravo. Estas fazendas abasteciam os exércitos e gradualmente foram direcionadas ao comércio de exportação.

Na África centro-ocidental, o processo foi diferente. O fornecimento de escravos dessa região acompanhou o ritmo geral de crescimento econômico e foi favorecido depois de 1815 por localizar-se mais distante do equador e das zonas proibidas pelos tratados internacionais. As estimativas populacionais do Reino de Angola mostram um colapso demográfico no início do século XIX, talvez como resultado dessa conjuntura. É verdade que houve graves secas na região, pelo menos desde 1785. Mas foi só depois de encerrado o tráfico atlântico, na década de 1860, que a população local voltou ao patamar da década de 1770 (LOPES; MENZ, 2018; CURTO; GERVAIS, 2002). A concentração do tráfico de escravos nos portos ao sul do cabo Lopes provavelmente esgotou as populações locais, dificultando a constituição de uma economia exportadora que sustentasse o assim chamado "comércio legítimo". É provável que o crescimento no preço dos escravos tenha aumentado a capacidade de importar daquela costa, aumentando a concorrência com a produção local e diminuindo o interesse em manter plantéis de escravos no interior (LAW, 1995).

De todo modo, na sequência da crise do Antigo Regime e da descolonização da América portuguesa, na aurora da era de ouro do liberalismo, África e Brasil estavam mais do que nunca integrados à economia mundial, e o trabalho e tráfico de escravos continuavam o pilar central dessa integração.

Considerações finais

A despeito do reconhecimento geral da importância do escravismo para a formação da sociedade brasileira, ainda falta muito para se compreender a forma como se organizou na África, na América e a conexão comercial entre elas e a Europa. Nestas páginas, encontra-se

uma primeira aproximação a um tema antigo, o qual é impossível resumir ou sintetizar em uma única revisão bibliográfica. Uma parcela considerável dos textos fundamentais está aqui presente, considerando-se que o debate sobre a escravidão no Brasil e na época moderna é praticamente infinito. Contudo, salvo algumas exceções justificáveis, o leitor encontra aqui referências tanto para o debate mais clássico, sobre a melhor forma de caracterizar a sociedade colonial escravista, quanto para alguns dos debates mais recentes, sobretudo sobre a importância dos acontecimentos na África para o desenvolvimento do escravismo moderno como um todo.

Entre as muitas omissões deste texto, é importante lembrar que a população africana, em seu continente ou escravizada na América, encontrou uma variedade de formas de resistir, se adaptar e sobreviver a isso, com maior ou menor sucesso. Há uma vasta bibliografia sobre o tema, em perspectivas diferentes, que porém esteve fora do alcance deste espaço.

Se algo poderia ser destacado é o acúmulo de evidências do caráter radicalmente *moderno* do escravismo e da sociedade que daria origem ao Brasil contemporâneo. Naturalmente, sempre é possível traçar paralelos e similitudes com o mundo antigo, ou mesmo com hierarquias sociais do medievo europeu. Também pode-se realçar a multiplicidade das condições de cativeiro, especialmente quando se inclui a escravidão africana. Não obstante, foi a tecnologia, o capital mercantil e as formas modernas de crédito geradas a partir da Europa que tornaram possível a fabulosa e assustadora operação de transportar mais de 12 milhões de trabalhadores forçados de um continente a outro, administrando e precificando a perda de mais de um milhão de vidas na travessia. Do mesmo modo, a escravidão foi fundamental para a produção em massa das mercadorias que constituíram a base da sociabilidade moderna, o açúcar, o café, os têxteis de algodão. Isto sem falar de sua contribuição para o processo global de acumulação de capitais. A escala e as características, as condições de possibilidade e as proporções do escravismo moderno são inexplicáveis sem a devida consideração ao sistema mercantil no qual se inseria o seu comércio. Seu estudo é, portanto, imprescindível para o conhecimento do que é o próprio capitalismo e de como se formou.

Referências Bibliográficas

ALDEN, D. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, L. (org.). *História da América Latina*, v. 2. São Paulo: EdUSP, 1999, p. 527-592.

ALENCASTRO, L. F. *O trato dos viventes*: formação do Brasil no atlântico sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, V. *Os sentidos do império*: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português. Porto: Afrontamento, 1993.

AMES, G. *Renascent empire?* The house of Braganza and the quest for stability in portuguese monsoon Asia, 1640-1683. Amsterdã: Amsterdam University Press, 2000.

ARRUDA, J. J. A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

_____. *Uma colônia entre dois impérios*: a abertura dos portos brasileiros. Bauru: EDUSC, 2008.

BARRY, B. *Senegambia and the atlantic slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

BERBEL, M.; MARQUESE, R.; PARRON, T. *Escravidão e política*: Brasil e Cuba, 1790-1850. São Paulo: Hucitec, 2010.

BERGAD, L. *Escravidão e história econômica*: demografia de Minas Gerais. Bauru: EDUSC, 2004.

BIRMINGHAM, D. *Trade and conflict in Angola*: the Mbundu and their neighbours under the influence of the Portuguese, 1483-1790. Oxford: Clarendon Press, 1966.

BLACKBURN, R. *A queda do escravismo colonial, 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

_____. *A construção do escravismo no novo mundo*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

_____. *The american crucible*: slavery, emancipation and human rights. Londres: Verso, 2011.

BOXER, C. R. *The golden age of Brazil*. Berkeley: University of California Press, 1962.

BOYAJIAN, J. *Portuguese bankers at the court of Spain, 1626-1650*. Nova Jersey: Rutgers University Press, 1983.

_____. *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1993.

BRANDON, P. Marxism and the 'dutch miracle': the dutch republic and the transition-debate. *Historical Materialism*, v. 19, n. 3, p. 106-146, 2011.

BRAUDEL, F. *O mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II* (1948). Lisboa: Dom Quixote, 1983.

_____. *Civilização material, economia e capitalismo nos séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CALDWELL, J. C.; INIKORI, J. E.; MANNING, P. Two comments on Manning 'the enslavement of africans: a demographic model' and a response. *Canadian Journal of African Studies*, v. 16, n. 1, p. 127-139, 1982.

CANDIDO, M. *An african slaving port and the atlantic world*: Benguela and its Hinterland. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

CARDOSO, C. F. *Agricultura, escravidão e capitalismo*. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. *Escravo ou camponês*: o protocampesinato negro nas Américas. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CARRARA, A. A. *Minas e currais*: produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807. Juiz de Fora: EdUFJF, 2007.

_____. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil*. Juiz de Fora: EdUFJF, 2010. 2 vols.

_____. *As receitas imperiais portuguesas*: estruturas e conjunturas. Relatório parcial de pesquisa. Abr. 2011.

CASTRO, A. B. Brasil 1610: mudanças técnicas e conflitos sociais. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, v. 10, n. 3, 1980.

CONRAD, R. E. *Tumbeiros*: o tráfico escravista para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, L. F. *O transporte no atlântico e a companhia geral de comércio do Brasil, 1580-1663*. Lisboa: CNCDP, 2002.

CURTIN, P. *The atlantic slave trade*: a census. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

CURTO, J. C.; GERVAIS, R. R. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 4, p. 85-138, 2002.

DAVIS, D. B. *The problem of slavery in western culture*. Ithaca: Cornell University Press, 1966.

DELGADO, R. *História de Angola*. Benguela: Banco de Angola, 1948. 3 vols.

DUNN, R. S. *Sugar and slaves*. Nova York: Norton, 1973.

ELLIOTT, J. H. *Revoluciones y rebeliones de la Europa Moderna*. Madrid: Alianza, 1984.

_____. A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII. In: BETHELL, L. (org.). *História da América Latina*, v. 1: América Latina Colonial. 2 ed. São Paulo: EdUSP, 1998.

ELTIS, D.; LACHANCE, P. F. Estimates of the size and direction of transatlantic slave trade. In: *Voyages - The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, 2010.

FERLINI, V. *Terra, trabalho e poder*: o mundo dos engenhos no nordeste colonial. 2. ed. Bauru: EDUSC, 2003.

FERREIRA, R. *Transforming atlantic slaving*: trade, warfare and territorial control in Angola, 1650-1800. 2003. Tese (PhD em História) – University of California, Los Angeles, 2003.

FISHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal*: o comércio anglo-português de 1700 a 1770. Lisboa: Gradiva, 1984.

FLORENTINO, M. *Em costas negras*: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FONTANA, J. *La economía española al final del antiguo régimen*, III: comercio y colonias. Madrid: Alianza, 1982.

FRAGINALS, M. M. *O engenho*: complexo sócio-econômico açucareiro cubano. São Paulo: EdUnesp, 1988.

FRAGOSO, J. *Homens de grossa aventura*: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FURTADO, C. M. (1959). *Formação Econômica do Brasil*. 22. ed. Rio de Janeiro: Nacional, 1987.

GALLO, A. Racionalidade fiscal e ordem estamental: a cobrança dos dízimos brasileiros nos séculos XVII e XVIII. *Colóquio Internacional: Economia e colonização na dimensão do Império Português*. São Paulo: Cátedra Jaime Cortesão, 2008.

GALLOWAY, J. H. Traditions and innovation in the American Sugar Industry, c. 1500-1800: an explanation. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 75, n. 3, p. 334-351, 1985.

GENOVESE, E. F.; GENOVESE, E. D. *Fruits of merchant capital*: slavery and bourgeois property in the rise and expansion of capitalism. Nova York: Oxford University Press, 1983.

GIL, T. L.; PESAVENTO, F. Conversa de surdos: Breve subsídio para o debate sobre a autonomia do mercado interno colonial. In: JORNADA SETECENTISTA, 6., Curitiba, 2005. *Anais...* Curitiba: CEDOPE/UFPR, 2005.

GODINHO, V. M. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In: _____. *Ensaios II*. Lisboa: Sá e Costa, 1968.

_____. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1971.

GORENDER, J. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978.

HANSON, C. *Economia e sociedade no Portugal Barroco*. Lisboa: Dom Quixote, 1986.

HARVEY, J. *Politics, commerce and colonization in Angola at the turn of the eighteenth century*. 2012. Dissertação (Mestrado em História Moderna e dos Descobrimentos) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

HECKSHER, E. F. *La epoca mercantilista*. México: Fondo del Cultura Economica, 1943.

HERMANN, R. Money and empire: the failure of the royal african company. In: CAREY, D.; FINLAY, C. J. (orgs.). *The empire of credit*: the financial revolution in Britain, Ireland and America, 1688-1815. Dublin: Irish Academic, 2011.

HEYWOOD, L. M. Slavery and its transformation in the Kingdom of Kongo, 1491-1800. *The Journal of African History*, v. 50, n. 1, p. 1-22, 2009.

HOBSBAWM, E. J. The general crisis of the european economy in the 17h century. *Past and Present*, n. 5-6, 1954.

HOPKINS, K. *Conquerors and slaves*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978. (Sociological Studies in Roman History, 1).

ISRAEL, J. I. *Dutch primacy in world trade, 1585-1740*. Oxford: Clarendon Press, 1989.

IZARD, M. Comercio líbre, guerras coloniales y mercado americano. In: NADAL, J.; TORTELLA, G. (orgs.). *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*: actas del primer coloquio de Historia Económica de España. Barcelona: Ariel, 1974.

KLEIN, H. S. *A Escravidão africana na América Latina e Caribe*. Brasília: EdUNB, 2015.

KRIEDTE, P. *Camponeses, senhores e mercadores*: a Europa e a economia mundial, 1500-1800. Lisboa: Teorema, 1992.

LAW, R. (org.). *From slave trade to 'legitimate' commerce*: the commercial transition in nineteenth-century West Africa. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

LENK, W. *Guerra e pacto colonial*: a Bahia contra o Brasil Holandês. São Paulo: Alameda, 2013.

LLORENS, M. I. Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano. In: NADAL, J.; TORTELLA, G. (orgs.). *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*: actas del Primer Coloquio de Historia Económica de España. Barcelona: Ariel, 1974.

LOPES, G. A. *Negócio da costa da mina*: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760). 2008. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

_____. Brazil's colonial economy and the atlantic slave trade: supply and demand. In: RICHARDSON, David; SILVA, Filipa Ribeiro da (orgs.). *Networks and trans-cultural Exchange*. Leiden: Brill, 2015.

_____.; MENZ, M. M. A população do Reino de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício de estimativa e interpretação, c.1700-1850. *Revista de História*, n. 177, p. 2-35, 2018.

LOVEJOY, P. *A escravidão na África*: uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

_____. Jihad na África Ocidental durante a "era das revoluções": em direção a um diálogo com Eric Hobsbawm e Eugene Genovese. *Topoi*, v. 15, n. 28, p. 22-67, 2014.

LUNA, F. V.; H. S. KLEIN. A escravidão africana na produção de alimentos: São Paulo no século 19. *Estudos Econômicos*, v. 40, n. 2, p. 295-317, 2010a.

_____. *O escravismo no Brasil*. São Paulo: EdUSP, 2010b.

MAGALHÃES, J. R. D. (ed.). *História de Portugal*, v. III: no alvorecer da modernidade. Lisboa: Estampa, 1993.

_____. O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico. *Varia História*, v. 25, n. 41, p. 151-175, 2009.

MANNING, P. The enslavement of africans: a demographic model. *Canadian Journal of African Studies*, v. 15, n. 1, p. 499-526, 1981.

_____. Escravidão e mudança social na África. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 21, 1988.

_____. *Slavery and african life*: occidental, oriental and african slave trade. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.

MARCHAND, A. *Do escambo à escravidão*: as relações econômicas de portugueses e índios na colonização do Brasil. São Paulo: Nacional, 1980.

MARQUESE, R. Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX. *Saeculum - Revista de História*, João Pessoa, n. 29, 2013.

_____. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX*: Cuba, Brasil e Estados Unidos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MARTINS, D. D. C. *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

MARTINS, R. B. *Growing in silence*: the slave economy of nineteenth-century Minas Gerais, Brazil. 1980. Tese (Doutorado) – Vanderbilt University, Nashville, 1980.

MAURO, F. (1960). *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. 2. ed. Lisboa: Estampa, 1979. 2 vols.

MELLO, E. C. D. *A fronda dos mazombos*: nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

_____. *Olinda restaurada*: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. 2 ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

_____. *O bagaço da cana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

MELO, F. S. *O negócio de Pernambuco*: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII. 2017. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MENDES, A. D. A. Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do século XVI. *Africana Studia*, Universidade do Porto, n. 7, 2004.

MENZ, M. M. As "geometrias" do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). *Revista de História*, USP, v. 166, p. 185-222, 2012.

_____. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688 e 1770). *Varia História*, Belo Horizonte, v. 29, n. 49, 2013.

_____. Contratadores e capitães de navios: notas sobre a participação da comunidade mercantil de Lisboa no tráfico de escravos em Angola (c. 1720-1807). *Colóquio Histórias da Escravatura*, Lisboa, BNL, 24-25 set. 2015.

_____. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa. *Tempo*, Niterói, v. 23, n. 2, 2017.

_____. *From the sea to the hinterland*: profits and risks in the slave trade from Angola c.1740-1807. Working paper, 2019.

MIERS, S.; KOPYTOFF, I. (orgs.). *Slavery in Africa*: historical and anthropological perspectives. Madison: University of Wisconsin Press, 1977.

MILLER, J. C. Imbangala lineage slavery. In: MIERS, S.; KOPYTOFF, I. (orgs.). *Slavery in Africa*: historical and anthropological perspectives. Madison: University of Wisconsin Press, 1977a, p. 203-233.

_____. *Kings and kinsmen*: the Imbangala impact on the mbundu of Angola. Madison: University of Wisconsin Press, 1977b.

_____. *Way of death*: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

_____. O atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos. *Afro-Ásia*, v. 19/20, p. 9-36, 1997.

_____. África Central durante a era do comércio de escravizados, de 1490 a 1850. In: HEYWOOD, L. M. (org.). *Diáspora negra no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2010.

_____. *The problem of slavery as history*: a global approach. New Haven: Yale University Press, 2012. (The David Brion Davis Series).

_____. The sixteenth century. In: _____. (org.). *The Princeton companion to atlantic history*. Nova Jersey: Princeton, 2015.

_____. Captives, collateral, credit, and currencies: slaves and the debt financing of the atlantic world. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL: DINHEIRO E PODER NA ERA DO TRÁFICO: ESCRAVIDÃO E OUTROS LAÇOS ECONÔMICOS ENTRE ÁFRICA E BRASIL. Ondina: UFBA, 17 mar. 2017.

MINTZ, S. W. *Sweetness and power:* the place of sugar in modern history. Nova York: Viking, 1985.

NOVAIS, F. A. (1979). *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial*. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001. (Coleção Estudos Históricos).

PAIVA, A. *Banco de dados dos contratos do conselho ultramarino*. [*S.l.: s.n.*], 2012. CD-ROM.

PALACIOS, G. *Cultivadores libres, estado y crisis de la esclavitud en Brasil en la época de la revolución industrial*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1998.

PATTERSON, O. *Slavery and social death:* a comparative study. Cambridge: Harvard University Press, 1982.

PESAVENTO, F. O colonial tardio e a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos setecentos: 1750-90. *Estudos Econômicos*, v. 42, n. 3, p. 581-614, 2012.

PINTO, V. N. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português*. São Paulo: Nacional, 1979.

POSTHUMUS, N. W. *Inquiry into the history of prices in Holland*. Leiden: Brill, 1948.

POSTMA, J. M. *The dutch atlantic slave trade, 1600-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

PUNTONI, P. *A mísera sorte*: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no atlântico. São Paulo: Hucitec, 1999. (Coleção Estudos Históricos).

_____. *A guerra dos bárbaros*: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720. São Paulo: Hucitec, 2002. (Coleção Estudos Históricos).

RICUPERO, R. *A formação da elite colonial*: Brasil, c.1530-1630. São Paulo: Alameda, 2009.

RODRIGUES, T. F. As estruturas populacionais. In: MAGALHÃES, J. R. (org.). *História de Portugal*, v. 3: no alvorescer da modernidade. Lisboa: Estampa, 1993.

SALDANHA, A. V. *As capitanias:* o regime senhorial na expansão ultramarina portuguesa. Funchal: CEHA, 1992.

SALLES, W. D. *Tempos de crise*: o império português, a crise açucareira, o tráfico de escravos e a lei das arqueações, 1640-1695. 2014. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2014.

SALVADOR, J. G. *Os magnatas do tráfico negreiro*. São Paulo: EdUSP, 1981. (Biblioteca Pioneira de Estudos Brasileiros).

SAMPAIO, A. C. J. *Na encruzilhada do império*: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro, 1650-1750. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2002.

SCHWARTZ, S. B. *Segredos internos*: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. *Slaves, peasants and rebels:* reconsidering Brazilian slavery. Urbana: University of Illinois Press, 1996.

_____. Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal. *Tempo*, Niterói, v. 12, n. 24, 2008.

SILVA, D. B. D. *The atlantic slave trade from West Central Africa, 1780–1867*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

SILVA, F. R. *Dutch and portuguese in western Africa*: empires, merchants and the Atlantic System, 1580-1648. Leiden: Brill, 2009.

SILVA JÚNIOR, C. Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. *Revista de História (USP)*, São Paulo, n. 176, 2017.

SMIT, J. W. La revolución en los Países Bajos. In: ELLIOTT, J. H. et al. (orgs.). *Revoluciones y rebeliones de la Europa moderna*. Madrid: Alianza, 1984.

SMITH, D. G. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century:* a socio economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690. 1975. Tese (PhD) – University of Austin, Austin, 1975.

STUDER, E. F. S. *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Hispanoamérica, 1984.

THORNTON, J. The portuguese in Africa. In: BETHENCOURT, F.; CURTO, D. R. (orgs.). *Portuguese oceanic expansion, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

TOMISCH, D. W. *Pelo prisma da escravidão*: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: EdUSP, 2011.

VANSINA, J. Ambaca society and the slave trade, c.1760-1845. *The Journal of African History*, v. 46, n. 1, p. 1-27, 2005.

_____. O Reino do Congo e seus vizinhos. In: OGOT, A. B. (org.). *História Geral da África*, v. 5: África do século XVI ao XVIII. Brasília: Unesco, 2010.

VERGER, P. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Baía de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. 2 ed. São Paulo: Corrupio, 1987.

VILA VILAR, E. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilha: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1977.

VRIES, J. *The economy of Europe in an age of crisis, 1600-1750*. Cambridge: Cambridge University, 1976.

WALLERSTEIN, I. *The modern world-system*. Nova York: Academic, 1974.

_____. *O sistema mundial moderno II*: o mercantilismo e a consolidação da economia-mundo européia, 1600-1750. Porto: Afrontamento, 1994.

WILLIAMS, E. *Capitalism and slavery*. 4 ed. Nova York: Capricorn, 1966.

WOOD, E. M. *A origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

WRIGHT, J. *The trans-saharan slave trade*. Nova York: Routledge, 2006.

Moeda e meios de pagamento

Fernando Carlos G. de Cerqueira Lima

Considerações iniciais

O que a historiografia nos diz a respeito do papel desempenhado pela moeda na economia colonial? O escambo era prática comum? Como eram realizados os pagamentos nos tempos coloniais? É possível estimar a demanda e a oferta de moeda?

De um modo geral, o papel atribuído à moeda na colônia está associado à compreensão que se tem da própria economia colonial. Em artigo publicado em 1983, Maria Bárbara Levy lamentava o estado da arte dos estudos sobre a moeda na América portuguesa e apontava o principal motivo para o desinteresse pelo tema:

> Infelizmente, há uma tendência, mais ou menos generalizada na historiografia, de omitir as questões relativas à moeda, o que se pretende justificar, alegando a limitada extensão da circulação monetária na fase colonial. É pouco esclarecedor encarar a escassez da moeda como um determinismo colonial, fruto da política mercantilista portuguesa, que utilizava a exclusividade do comércio como mecanismo para impedir a existência de saldos metálicos nas transações mercantis (LEVY, 1983, p. 826).

Prevalecia a visão de que a *oferta* de moeda, entendida apenas como moeda-metálica, era diminuta em razão do mercantilismo metropolitano e que, de qualquer forma, numa economia voltada à produção de *commodities* em unidades produtivas autossuficientes, que utilizavam basicamente mão de obra escrava, a *demanda* por moeda seria também diminuta. Um exemplo desse tipo de argumentação é o de D. T. Vieira, tantas vezes citado: